IF 82 3072 II

OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

GDYNIA, dnia 10 kwietnia 1932

nr. 1-7 wydane w drodze wyjątkowej

Polsko - Skandynawskie
Tow. Transportowe S. A.
GDYNIA

Tel. Dyrekcja i Biuro Główne 1201, 1202, 1203, Eksp. 1918, 1919, Maklerka 1978.
Skrót telegraficzny: „Polskarob" Code: Scotts loth, The Boe Code, Rudolf Mosse

„POLSKAROB"

Polnisch - Skandinavische
Transport - Handelsgesellschaft m.b.H.
GDAŃSK, Langermarkt 3, Tel. 26946

Ekspedycja Maklerka Żegluga

Przedstawicielstwo koncernu „ROBUR"
Związek Kopalń Górnośląskich,
Spółka Komandytowa, Katowice

Miesięczny przeładunek:
ca 400.000 t. węgla

s/s Robur III — 2850 t. D.W.
s/s Robur IV — 3000 t. D.W.
s/s Robur V — 3000 t. D.W.
s/s Robur VI — 3300 t. D.W.

ROK I NR. 8

Schenker i S-ka

Warszawa

ODDZIAŁY:

Łódź, Lwów, Kraków, Białystok Gdynia, Leszno, Śniatyń—Załucze, Zbąszyń, Zdołbunowo, Podwołoczyska, Stołpce.

SCHENKER I S-KA W GDYNI

UL. STAROWIEJSKA

TELEFON 1283 i 1909

General Shipping.
Forwarding and customs clearance Agents
Free warehouse proprietors,
Insurance Brokers and cartage contractors.

Schenker i S-ka Gdańsk

Hopfengasse 33

Telefon 270 – 41

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 10 kwietnia 1932 | NR. 8

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpowiedzialny Józef Kunert. L. S. C.

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Obroty portowe w marcu.

W miesiącu marcu br. ruch statków w porcie gdyńskim zwiększył się nieco w porównaniu z poprzednim miesiącem i wynosił: na wejścu 194 statków o pojemności 168.381 n. r. t., na wyjściu 196 statków o pojemności 174.224 n. r. t. Podług poszczególnych bander, ruch statków przedstawiał się następująco:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
Polska	33	38.772	34	42.852
Anglja	7	15.141	6	13.706
Danja	32	25.209	34	26.167
Estonja	5	3.017	6	3.544
Finlandja	1	407	1	407
Francja	1	836	1	836
Grecja	2	5.051	2	5.051
Holandja	4	2.763	4	2.363
Łotwa	9	7.023	8	7.278
Niemcy	34	15.654	34	16.818
Norwegja	19	15.510	17	13.721
Stan. Zjedn.	2	6.140	2	6.140
Szwecja	45	32.858	47	35.341
Razem:	194	168.381	196	174.224

Bandera polska zajęła w miesiącu sprawozdawczym pierwsze miejsce tak na wejściu jak i na wyjściu. Drugie miejsce zajęła bandera szwedzka, trzecie duńska, czwarte niemiecka. Większe ożywienie ruchu statków w marcu, w porównaniu z poprzednim miesiącem, przypisać należy nadchodzącemu sezonowi wiosennemu i letniemu, w których żegluga na Bałtyku staje się bardziej ożywiona.

Ogólny obrót towarowy wynosił w marcu 319.741 ton, z czego 292.927 ton w eksporcie i 26.544 ton w imporcie. W porównaniu z lutym, zwiększył się ogólny obrót towarowy o 18.309 ton, z czego większość przypada na import. W porównaniu jednak z tym samym miesiącem poprzedniego roku, spadek obrotów wynosi 46.714 ton.

W eksporcie zanotowano wzrost przeładunku ryżu wyłuszczonego, węgla, szyn kolejowych i wyrobów metalowych. Spadł natomiast, w porównaniu z poprzednim miesiącem, wywóz żyta, cukru, węgla bunkrowego, nawozów azotowych, papieru i towarów drobnicowych. Charakterystycznym jest spadek eksportu cukru w roku bież., gdyż normalnie miesiące wiosenne są okresem najbardziej intensywnego wywozu (w marcu 1931 r. — 26.175 ton w marcu 1932 r. — 8.836 ton).

Import zwiększył się w porównaniu z poprzednim miesiącem br. (12.930 ton w lutym, 26.544 ton w marcu) natomiast w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku wykazuje znacznie niższy poziom (41.591 ton w marcu 1931 r.). Z poszczególnych artykułów w imporcie, wzrósł w marcu przywóz owoców południowych, artykułów kolonjalnych, maszyn, skór,

tłuszczów oraz bardzo znacznie przywóz złomu. Ukazały się również poraz pierwszy w roku bieżącym piryty. Spadł natomiast import śledzi, miedzi, papieru (tranzyt), bawełny i wełny.

Ruch pasażerski ożywił się również pod koniec sezonu zimowego i wynosił w marcu 281 osób na wejściu i 342 na wyjściu.

Działalność polskiej floty handlowej.

W miesiącu marcu b. r. statki polskich przedsiębiorstw żeglugowych przewiozły ogółem około 88.000 ton towarów. Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła w marcu 45.633 ton, „Polbryt" 7 689 ton, „Polskarob" 34.653 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem ilość towarów przewiezionych pod polską banderą wzrosła dość znacznie (w lutym ca. 69.600 ton) co przypisać należy ożywieniu na wiosnę, w handlu morskim na Bałtyku.

W wywozie z Polski przewiozła polska flota handlowa w marcu około 74.000 ton, w przywozie do Polski około 3 000 ton, w przewozie między portami zagranicznemi około 12.500 ton. W powyższych cyfrach nie są uwzględnione obroty Linji Gdynia — Ameryka.

Statki P. P. „Żeglugi Polskiej" przewiozły ogółem w marcu 45.633 ton towarów, z czego 31.409 ton w wywozie z Polski, 1.865 t. w przywozie do Polski oraz 12.359 ton, w przewozie między portami zagranicznemi. W eksporcie przewożono węgiel, szyny kolejowe, drzewo, cukier i drobnicę. W imporcie przewożono wyłącznie drobnicę. Między portami zagranicznemi przewożono węgiel i koks. W porównaniu z poprzednim miesiącem zwiększyła się ilość towarów przewiezionych na statkach „Żeglugi Polskiej" o przeszło 100%, dzięki liczniejszym ładunkom na wyjściu z portów polskich oraz w przewozie między obcemi portami.

Statki „Żeglugi Polskiej" odbyły w marcu 21 podróży, zawijając do następujących portów: Gdynia, Gdańsk, Dunkierka, Rouen, Beckton, Kopenhaga, Amsterdam, Rotterdam, Szczecin, Norrköping, Fredericia, Slite, Nordenham, Bandholm, Hartlepool, Aarhus, Gandawa, Tallinn, Helsingfors, Hangö, Nantes i La Pallice.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w marcu 7.689 ton towarów z Polski do Anglji, z czego 5.639 ton z Gdyni i 2.050 ton z Gdańska. Większe ładunki stanowiły: bekony i szynki 5.693 t., drzewo 1.054 t., ziemniaki 325 t., parafina 154 t., cukier 151 ton, i klepki 106 ton. W miesiącu lutym przewieziono w imporcie do Polski z Anglji 2.076 ton towarów, z czego 427 ton do Gdyni i 1.649 ton do Gdańska.

Flota Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego „Polskarob" przewiozła w marcu 34.653 ton węgla w eksporcie z Polski. Do poszczególnych krajów przewieziono następujących ilości węgla: do Szwecji 11.645 ton, do Norwegji 14.278 ton, do Danji 5.900 ton, do Francji 2.830 ton. Statki „Polskarob" odbyły w marcu 12 podróży zawijając do Gdyni, Stockholmu, Kopenhagi, Slemmestad, Malmö, Oslo, Rouen, Bergen i Göteborgu.

Rynek frachtowy w marcu 1932.

Rynek frachtowy w Gdyni i Gdańsku ożywił się trochę w marcu w stosunku do lutego, co należy przypisać temu, że strajk węglowy w Zagłębiu Dąbrowskiem pod koniec miesiąca ustał i na skutek tego frachtujący starali się energicznie wywiązać się ze swych zobowiązań przez śpieszne dostawy.

Niestety, stawki frachtowe spadły jednak, o czem można przekonać się z poniższego zestawienia:

Belgja i Holandja

4800 ton Amsterdam sh 4/3
3000 „ Amsterdam sh 5/—
5000 „ Antwerpja sh 3/6
5000 „ Ghent sh 3/7½

Francja

12/1500 ton franc. porty sh 5/— zł.
przy Canal la Manche
2000 ton Rouen sh 4/6 zł.
2500 „ Rouen sh 4/3, 4/4½ zł.
2/2200 ton Bordeaux fr. frs. 31.—
2/2500 „ Nantes sh 5/3 zł.
2000 ton Bayonne sh 7/6 pap.

Danja

1500/2000 ton dobre porty duńskie sh 4/6, 4/9
2500/300 „ Kopenhaga, Aalborg sh 4/—
2500 ton Bandholm sh 4/6
2600 „ Fredericia sh 4/3

Szwecja

1500/2000 ton Göteborg sh 4/3
Helsingborg, Malmö sh 4/3
25/3000 „ Gothenburg, Helsingborg, Malmö sh 4/—
2500/300 „ Oscarshamn, Stockholm, Gefle sh 4/1½
2800 ton Slite sh 4/1½

Pozatem jeden ze szwedzkich armatorów zawarł kontrakt na 50.000 ton do Norrköping, Oscarshamn, Stockholm, Gevle-Range po stawce 4/1½.

Litwa

1500 ton Kłajpeda sh 4/6
3000 „ Kłajpeda sh 4/1½

Łotwa

3000 ton Ryga sh 4/9

Finlandja

3000 ton Wiborg sh 4/—
3000 „ Helsingfors sh 4/—
4000/5000 ton Helsingfors sh 3/9

Italja

Notowania stawek do Italji były mocne, ponieważ wywóz w tym kierunku utrzymać się mógł na dawnym poziomie i odpowiedni tonaż był stale poszukiwany. Płacono:

5000 ton G. S. S. L. Neapol sh 8/6
Civita Vecchia sh 8/9
6000/8000 ton Venecja, Triest, Ancona sh 9/—
2/300 ton Sycylja sh 8/6

Hiszpanja

Pomimo, że eksport do Hiszpanji ograniczał się do kilku pojedyńczych ładunków, czyniono dalsze próby zdobycia tamtejszego rynku. Notowano:

3000 ton Bilbao sh 8/—, 8/3
3000 „ Barcelona sh 9/6

Widoki frachtowe węgla na kwiecień są jeszcze bardzo nieokreślone, istnieje jednak nadzieja, że eksport głównie do Skandynawji wzmoże się, co należałoby również przypisać zwyżce angielskiej waluty.

Rynek cukrowy, który w lutym zatrudnił kilka statków w różnych kierunkach na Bałtyku i we Finlandji, w marcu był zupełnie słabym. Zafrach-

towano jedynie statek o pojemności 3000 ton z Gdyni i Gdańska do Rygi po stawce sh 4/7½ w złocie.

Zafrachtowano kilka ładunków siarczanu amonu z Gdyni do Kanady. Stawki frachtowe są określane na $ 3.15 do $ 3.25 przy statkach 2—3000 ton.

F r a c h t o w a n i e   d r z e w a.

Rynek frachtowy na drzewo do *Anglji* był w marcu znacznie słabszy, co należy przypisać forsownemu eksportowi w lutym, który z kolei był wywołany wprowadzeniem w Anglji ceł z dniem 1 marca r. b.

Stawki frachtowe za drzewo miękkie były:
ca. sh. 30/— za std. Baltwood net do Londynu
sh. 34/— za std. Baltwood gross do Hull
sh. 40/—, 41/— do zach. wybrzeża, Manchester, Liverpool.

Frachtowanie drzewa do *Holandji* utrzymuje się również w wąskich granicach.

Kilka 1000-tonowych ładunków ciężkiego zboża zafrachtowano po stawce Hfl. 2,90 za tonę,
około 1000 ton cukru surowego po stawce Hfl. 3,—
D. B. B. po stawce Hfl. 16,— za standard,
drzewo twarde po stawce Hfl. 5,—/5,50 za m^3.

Bardziej ożywioną działalność frachtową wykazywał kierunek do *Francji* w związku z tem, że od 1 kwietnia r. b. wchodzą w życie nowe kontyngenty i ładujący starali się w starym kwartale wszystkie przydzielone im ilości załadować.

Zafrachtowano kilka statków do Dunkierki i Rouen po stawce sh. 26/— zł. za std. Jeden statek o pojemności 400 std. zafrachtowano po stawce sh. 31/9 do La Pallice i sh. 32/6 do Nantes. Inny statek o pojemności około 320 std. zafrachtowano do Marans po stawce sh. 42/6 zł. za std., kompletując go do Bordeaux po stawce sh. 32/— w złocie za std.

Kilka mniejszych partyj zboża załadowano do Dunkierki po stawce sh. 6/— w złocie za 1000 kg, również 100 ton mąki do Dunkierki po stawce sh. 8/9 za 1000 kg i około 150 ton słodu w workach do Rouen po stawce sh. 9/— za 1000 kg.

Rynek frachtowy do Belgji był w pierwszej połowie miesiąca stosunkowo dość ożywiony. Zafrachtowano:
zboże ciężkie po stawce sh. 4/— za 1000 kg.
drzewo twarde po stawce sh. 7/— za cbm.
D. B. B. po stawce sh. 22/— za std.
wszystkie stawki parytet złoty.

Pod koniec miesiąca podaż zboża była znacznie mniejsza i statki linjowe musiały się głównie ograniczyć przy kompletowaniu swych ładunków drzewem.

Będące w Gdyni i Gdańsku wolne żaglowce z motorem frachtowano głównie pod ładunki zboża do duńskich portów prowincjonalnych po stawce sh. 7/— do 8/— w papierze oraz pod ładunki soli i kainitu do Danji i Szwecji po stawce kor. 5,— do 6,— za tonę.

Sytuacja gospodarcza w marcu.

Przemysł w Gdyni i okolicy pracował w marcu słabo z powodu ograniczonego zbytu tak w kraju jak i zagranicą.

Wartość produkcji fabryk krzeseł wynosiła w marcu 66.000 zł., z czego na eksport wywieziono wyrobów wartości 23.000 zł., resztę sprzedano

w kraju. Fabryka w Gościcinie pracowała 20 dni w miesiącu sprawozdawczym, fabryka Zagórska była nieczynna.

W przedsiębiorstwach przemysłowych w porcie nastąpiło pewne ożywienie w związku ze zbliżającym się sezonem letnim. Łuszczarnia Ryżu rozpoczęła produkcję 21 marca, przerabiając do końca miesiąca 2.827 ton ryżu, z czego na eksport wywieziono 847 ton. Transporty surowca do przeróbki nadeszły w ilości 7.500 ton. Gdyńska Olejarnia pracowała tylko 10 dni w marcu, przerabiając 400 ton siemienia lnianego z Argentyny. Z końcem miesiąca była nieczynną, z powodu przystąpienia do prac nad dalszą rozbudową.

Tartaki pracowały słabo, cegielnie natomiast ruszyły w marcu w związku z rozpoczęciem się sezonu wiosennego.

W przemyśle budowlanym panował dalej zastój. Poszczególne przedsiębiorstwa budowlane znajdują się w krytycznej sytuacji z powodu niemożności otrzymania zaległych wierzytelności, z tytułu prac wykonanych dla instytucyj państwowych. Obecnie większość poważnych przedsiębiorstw budowlanych nie staje wogóle do przetargów na roboty państwowe, nie chcąc narażać się na trudności finansowe, które powoduje niewypłacanie terminowych należności za prace.

Obroty w handlu poprawiły się nieco w miesiącu sprawozdawczym z powodu przypadających Świąt Wielkanocnych. W porównaniu jednak z rokiem ubiegłym, tegoroczne obroty przedświąteczne były mniejsze o 30%. Ogólne zubożenie wywiera obecnie zdecydowany wpływ na rodzaj zakupowanych towarów. Kupuje się wyłącznie rzeczy tanie, nie troszcząc się o jakość zakupionych artykułów, przyczem towary luksusowe zupełnie nie mają zbytu. Dało się to odczuć również w przedświątecznych zakupach artykułów spożywczych, gdzie towary więcej wybredne mało były kupowane. Ceny niektórych artykułów spożywczych spadły przed świętami jak np. ceny jaj i masła spadły o 5 do 8%, ceny cukru o 10%.

W handlu materjałami budowlanemi panował zastój, z powodu braku jakiegokolwiek ożywienia w budownictwie. Cena gwoździ podniosła się o 8% w związku z powstaniem syndykatu gwoździowego. Również ceny naczyń emaljowanych podniosły się o 12%.

W związku z wprowadzeniem ceł preferencyjnych, morskich, nastąpiło ożywienie w handlu owocowym jak również w przedsiębiorstwach spedycyjnych.

Połowy morskie w marcu były naogół słabe. Łowiono głównie szproty Ogółem złowiono w miesiącu sprawozdawczym 958.490 kg ryb, wartości 114.733 zł.

Sytuacja na rynku pieniężnym nie uległa żadnej zmianie. Notowano jedynie znaczny spadek protestów wekslowych w tutejszym oddziale Banku Polskiego. Ogółem zaprotestowano w Banku Polskim 2.81% weksli płatnych w marcu, wobec 6,77% w miesiącu poprzednim. Stan wkładów oszczędnościowych w tutejszych bankach utrzymał się na poziomie z poprzedniego miesiąca. Natomiast odpływ wkładów z komunalnych kas oszczędności trwał nadal. Jedynie Komunalna Kasa Oszczędności m. Gdyni wykazała w miesiącu sprawozdawczym zwiększenie wkładów o 49.000 zł. Odpływ wkładów zaobserwować się dawał również w spółdzielniach kredytowych. Odpływy te spowodowane są ciężkiem położeniem rolników, którzy podejmują swoje oszczędności dla spłaty bieżących zobowiązań. Zapotrzebowanie gotówki w rolnictwie jest obecnie bardzo duże, w związku z pracami wiosennemi oraz zakupami zboża pod zasiew. Nowe przepisy o egzekucji wpłynęły

niekorzystnie na położenie rolników, a instytucjom kredytowym, zwłaszcza słabszym, bardzo utrudniły pracę.

Sprawozdanie z sytuacji na rynku pieniężnym oraz na rynku pracy, zamieścimy w następnym numerze. (K—t.)

Zniżka opłaty portowej od przeładunku węgla.

W nr. 27 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 31 marca 1932 roku, poz. 271, ukazało się rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 29 marca 1932 r. o obniżeniu opłaty portowej od przeładunku węgla, koksu i brykietów węglowych z 0,25 zł na 0,20 zł od tonny. Nowa opłata przeładunkowa obowiązuje od dnia 1 kwietnia br

Z chłodni gdyńskiej

Z racji zbliżającego się sezonu Chłodnia Gdyńska komunikuje, że w roku bieżącym, kredyty pod zastaw złożonych w chłodni produktów udzielane będą przez Państwowy Bank Rolny na tych samych zasadach, co w roku ubiegłym. Również opłaty pobierane za przechowanie, przeładunki i manipulacje, nie zostały podwyższone i utrzymane zostaną w roku bieżącym na tym samym poziomie, co w roku ubiegłym.

Podkreślić należy dogodność korzystania z wprowadzonych, na wzór innych chłodni europejskich, stawek sezonowych, obejmujących nietylko koszta przechowywania za cały sezon, t. j. od kwietnia — maja do końca grudnia, ale także koszta złożenia do chłodni, wyładowania z wagonów. ewent. ważenia, podgrzewania i załadowania na statek, stojący pod chłodnią względnie do wagonów podstawionych pod chłodnię.

Koszta sezonowego przechowania są następujące:

a) przy złożeniu do chłodni do 2.000/2 skrzyń jaj — 6 zł. 65 gr. od 1/2 skrzynki;

b) przy złożeniu do chłodni od 2.0001/2—7.000/2 skrzyń jaj — 6 zł. 20 gr. od 1/2 skrzynki.

c) przy złożeniu do chłodni ponad 7.001/2 skrzyń jaj — 5 zł. 75 gr. od 1/2 skrzynki,

od których to sum udzielane są jeszcze bonifikaty, w wysokości od 3% do 15%, w zależności od sumy obrotów.

Chłodnia przypomina również o konieczności zamieszczania na listach przewozowych wzmianki: „Do wywozu morzem za granicę celną" oraz „żądam zastosowania taryfy C. 4. — 10%", co w/g obowiązujących w chwili obecnej przepisów kolejowych, stanowi o zastosowaniu najniższej stawki przewozowej.

Ładunki do chłodni należy wysyłać franko, adresując: Gdynia — Port Chłodnia i Składy Portowe, tor południowy, względnie na imię spedytora. —

Nowe statki American Scantic Line na linji Gdynia — Ameryka.

Znana w Polsce firma żeglugowa „The American Scantic Line, Inc. 5. Brodway, New York, N. Y." mająca w Gdyni swój oddział: American Scantic Line w Polsce, Sp. z o.o. w Gdyni, przystąpiła w ostatnim czasie do przebudowy 4 swoich statków, kosztem 1.360.000 dolarów, celem lepszego przystosowania ich do wymogów obecnego ruchu towarowego i pasażerskiego na linji do Gdyni i portów bałtyckich. Środkową część stat-

ków przebudowano zupełnie, wprowadzając pomieszczenia dla 72 pasażerów, doktora, stewarda oraz urządzając szpital, salon oficerski i salon gościnny. Powiększono również miejsca dostępne dla pasażerów, zaopatrując statki w odkryty oraz zakryty pokład spacerowy, w salon dla korespondencji, salon towarzyski, palarnię i jadalnię. Wszystkie kabiny posiadają łazienkę i zaopatrywane są w ciepłą i zimną wodę słodką i morską. Kabiny urządzone są luksusowo w stylu modernistycznym i zawierają przeważnie pomieszczenia na dwie osoby. Pewna ilość kabin mieści się dookoła werand i posiada szerokie okna, wychodzące bezpośrednio na morze.

Powiększono również pomieszczenia dla ładunku, dobudowując „shelter Deck", przez co zwiększono nietylko miejsca użyteczne, ale również t. zw. „freeboard" statków, czyniąc je zupełnie odpowiadającemi „Międzynarodowym Przepisom Bezpieczeństwa na Morzu". Ulepszono również kształty statków, zabezpieczające je przed wodą podczas złej pogody.

Ważną inowacją jest również wprowadzenie urządzeń chłodniczych w trzech ładowniach, co pozwoli na przewóz w odpowiednich warunkach owoców z Ameryki oraz artykułów spożywczych i łatwo psujących się z Europy. Urządzenia te przeznaczono specjalnie dla obrotu towarowego między Ameryką a Danją, Polską i Rosją, gdzie coraz częściej przewozi się towary wymagające chłodzenia względnie zamrażania podczas transportu.

Od pewnego czasu na każdym statku American Scantic Line, odchodzącym z Gdyni, wysyłane są do Stanów próbne transporty bekonów i przypuszczać należy, że z chwilą wprowadzenia statków z urządzeniami chłodniczemi, eksport bekonów oraz innych artykułów masarskich do Ameryki będzie mógł się szybko rozwinąć, mając odpowiednie warunki transportowe.

W związku z powyższą akcją omawianej firmy, mającą między innemi na celu stworzenie odpowiednich warunków dla wymiany handlowej między Polską i krajami bałtyckiemi a Ameryką, podajemy garść informacyj i szczegółów, dotyczących jej powstania i obecnego stanu.

American Scantic Line utworzoną została przez United States Shipping Board w celu złączenia całego szeregu linij utrzymywanych do krajów skandynawskich i bałtyckich. W roku 1927 Shipping Board sprzedał linję fimie Moore & Mc Cormack Company. Od tego czasu przedsiębiorstwo rozwija się pomyślnie i niedawno temu Pensylvania Railroad wykupiła dużą część jego udziałów. American Scantic Line była pierwszą, która przystąpiła do zawarcia umów z zagranicznemi towarzystwami żeglugowemi i uzyskała dla Stanów równy rozdział frachtów między banderą amerykańską i bandery obce. Obecny kryzys w żegludze światowej spowodował redukcję w ilości regularnych połączeń okrętowych, utrzymywanych przez American Scantic Line, jednakże dzięki umowom z linjami zagranicznemi takie same redukcje przeprowadziły inne linje, obsługujące te same szlaki.

American Scantic Line utrzymuje obecnie regularne tygodniowe rejsy z Filadelfji, Nowego Yorku, oraz innych północno-atlantyckich portów amerykańskich do Kopenhagi i na Morze Bałtyckie, gdzie statki jej zawijają stale do Gdyni, Stockholmu, Helsingforsu i Leningradu, przewożąc towary, pasażerów i pocztę. Towarzystwo posiada specjalne umowy pocztowe i kolejowe z Norwegją, Litwą, Łotwą, Estonją, Rumunją, Jugosławją Czechosłowacją, Węgrami, Austrją i Niemcami.

Cztery nowe statki, które wprowadzone będą do rejsów na Bałtyku i do Gdyni i kursować będą przez północny szlak (via Sund), ożywią niewątpliwie ruch turystyczny z Ameryki do tej części Europy, jak również umożliwią wymianę między Polską i Ameryką artykułów spożywczych i kolonjalnych, wymagających chłodzenia podczas transportu przez morze. —

Opłaty za rozmowy telefoniczne z zagranicą.

Ministerstwo Poczt i Telegrafów wprowadziło częściową obniżkę opłat za rozmowy telefoniczne z zagranicą, z Gdyni. Opłaty te wynoszą obecnie za 3 min. rozmowę zwykłą:

do Londynu	zł 31.68
„ Wiednia	„ 11.88
„ Amsterdamu	„ 14.22
„ Kopenhagi	„ 13.68
„ Sztokholmu	„ 19.62
„ Helsinki	„ 28.26
„ Talinnu	„ 14,04
„ Berna	„ 13.59
„ Genewy	„ 13.59
„ Oslo	„ 22.14

Obniżka opłat za rozmowy telefoniczne z zagranicą, nastąpiła na skutek starań Rady Interesantów Portu.

Odjazdy statków z Gdyni i Gdańska.

(Zmiany zastrzeżone).

Do portów bałtyckich — *do Tallinu i Helsingforsu*

P. P. „Żegluga Polska" — P. A. M.

S/S Frej — 12. IV. z Gdyni.
S/S Frej — 16. IV. z Gdańska
S/S Chorzów — 19. IV. — z Gdyni
S/S Chorzów — 23. IV. z Gdańska
S/S Frej — 26. IV. z Gdyni
S/S Frej — 30. IV. z Gdańska

Do Holandji — Belgji — do Roterdamu

P. P. „Żegluga Polska" — P. A. M.

S/S Tczew — 12. IV. z Gdyni
S/S Tczew — 15. IV. z Gdańska
S/S Śląsk — 19. IV. z Gdyni
S/S Śląsk — 22. IV. z Gdańska
S/S Tczew — 26. IV. z Gdyni
S/S Tczew — 29. IV. z Gdańska.

Do Rotterdamu — Antwerpji

Ferdynand Prove, Gdynia

S/S Ibis — 16. IV. z Gdyni
S/S Castor — 23. IV. z Gdyni.
S/S Ceres — 30. IV. z Gdyni
S/S Ibis — 7. V. z Gdyni

Do Antwerpji

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Ellavore — ca 20. IV. z Gdańska

Do Anglji — Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

S/S Warszawa — 13. IV. z Gdańska
S/S Warszawa — 14. IV. z Gdyni
S/S Warszawa — 27. IV. z Gdańska
S/S Warszawa — 28. IV. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, Gdynia
(United Baltic Corporation)

S/S Baltavia — 21. IV. z Gdyni
S/S Baltavia — 5. V. z Gdyni
S/S Baltavia — 19. V. z Gdyni

Do Tyne Dock i A. E. Dock

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/SSaule — 18. IV. z Gdańska
S/S Ausma — ca 20. IV. z Gdańska

Do Manchester

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Effie Maersk lub subst. — ca 10. IV. z Gdańska

Do Liverpool

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Rita Maersk lub subst. — ca 15. IV. z Gdańska

Do Southampton

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Vaidavia lub subst. — w końcu kwietnia (na początku maja z Gdańska)

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A

S/S Rewa — 13. IV. z Gdańska
S/S Rewa — 14. IV. z Gdyni
S/S Łódź — 20. IV. z Gdańska
S/S Łódź — 21. IV. z Gdyni
S/S Rewa — 27. IV. z Gdańska
S/S Rewa — 28. IV. z Gdyni

Do Niemiec — do Hamburga

Ferdynand Prove, Gdynia

S/S Brake — 16. IV. z Gdyni
S/S Heinrich — 23. IV. z Gdyni
S/S Gertrud — 30. IV. z Gdyni
S/S Margareta — 7. V. z Gdyni

Do Ameryki Północnej — do Nowego Yorku i Filadelfji

American Scantic Line

S/S Carplaka — 25. IV. z Gdyni
S/S Argosy — 14. V. z Gdyni

Z Nowego Yorku do Gdyni

z N. Y. S/S Carplaka — 31. III., przyjazd do Gdyni 14. IV.
z N. Y. S/S Argosy — 16. IV., przyjazd do Gdyni 30. IV.

Do Norwegji — do Stavanger — Bergen — Trondheim

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Jaerden — ca 18. IV. z Gdyni
S/S Jaerden — ca 21. IV. z Gdańska

Do Oslo i portów wschodnio-norweskich

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Akershus — ca 13. IV. z Gdańska
S/S Akershus — ca 25. IV. z Gdańska

Do Szwecji — do Gothenburg i innych portów zachod.-szwedzkich

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Jaerden — ca 18. IV. z Gdyni
S/S Jaerden — ca 21. IV. z Gdańska

Do Karlskrony

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Borgholm — ca. 20. IV. z Gdyni

Do Hiszpanji — Portugalji — Maroka

do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Las Palmas — ca 12. IV. z Gdańska
S/S Porto — 5. — 8. V. z Gdańska

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji i portów Morza Czarnego

do Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffy i Aleksandrji

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Smaland — ca 20. IV. z Gdyni
S/S Smaland — ca 21. IV. z Gdańska

Odjazdy statków z portów zagranicznych do Gdyni i Gdańska.

(Zmiany zastrzeżone.)

Nowy York — Gdynia

American Scantic Line

z Nowego Yorku — S/S Carplaka — 31. III.
z Nowego Yorku — S/S Argosy — 16. IV.
z Nowego Yorku — S/S Sagaporack — 30. IV.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk

Ferdynand Prove — Gdynia

z Hamburga — S/S Brake — 13. IV.
z Hamburga — S/S Heinrich — 20. IV.
z Hamburga — S/S Gertrud — 27. IV.

Antwerpja — Gdynia

Ferdynand Prove, Gdynia

z Antwerpji — S/S Ibis — 30. IV.

Rotterdam — Gdynia

P. P. „Żegluga Polska"

z Rotterdamu — S/S Tczew — 22. IV.
z Rotterdamu — S/S Śląsk — 29. IV.
z Rotterdamu — S/S Tczew — 6. V.

Ferdynand Prove

z Rotterdamu — S/S Ibis — 12. IV.
z Rotterdamu — S/S Castor — 19. IV.
z Rotterdamu — S/S Ceres — 26. IV.

Londyn — Gdańsk — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Londynu — S/S Warszawa — 21. IV.
z Londynu — S/S Warszawa — 5. V.
z Londynu — S/S Warszawa — 19. V.

Hull — Gdańsk — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Hull — S/S Łódź — 14. IV.
z Hull — S/S Rewa — 21. IV.
z Hull — S/S Łódź — 28. IV.

Morze Śródziemne — Gdynia Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Z Sycylji:

S/S Gallia
Catania — ca 16. IV.
Messina — ca 18. IV.
Palermo — ca 19. IV.
S/S Catalonia
Catania — ca 23. IV.
Messina — ca 25. IV.
Palermo — ca 26. IV.

Z Hiszpanji:

S/S Valencia
Gandia — ca 12. IV.
Valencia — ca 13. IV.
Alicante — ca 14. IV.
Cartagena — ca 15. IV.
Malaga — ca 16. IV.
S/S Hispania
Gandia — ca 22. IV.
Valencia — ca 23. IV.
Alicante — ca 25. IV.
Cartagena — ca 26. IV.
Malaga — ca 27. IV.

Porty Golfu — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Svaneholm — ładuje w New Orleans, Galveston/Houston, w pierwszej połowie kwietnia.

M/S Toledo — ładuje w Nem Orleans, Galveston/Houston w drugiej połowie kwietnia

M/S Blankaholm — ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w pierwszej połowie maja.

M/S America lub subst. — ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w drugiej połowie maja.

Buenos Aires — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Bore IX. — ładuje na początku kwietnia.

Rio de Janeiro — Gdańsk/Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Bore IX. — ładuje na początku / w połowie kwietnia.

Zachodnie Maroko — Gdańsk
Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Porto — ca 20. IV.
Lizbona — Gdańsk
Bergenske Baltic Transports Ltd.
S/S Lizbona — 14. IV.
S/S Porto — ca 25. IV.
Aleksandrja — Gdynia — Gdańsk
Bergenske Baltic Transports Ltd.
M/S Gotland — ładuje 15. — 20. IV.
M/S Blaland — ładuje 1. — 5. V.
M/S Hemland — ładuje 15. — 20. V.

WIADOMOŚCI MORSKIE

Regularne połączenie okrętowe z Gdańska.

Do Niemiec — Lubeka co 14 dni
armator: Bergenske, Stavangerske, Oslersjölujen
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.
Do Anglji — Londyn — co 14 dni — Hull — co 8 dni
armator: Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
makler: Polska Agencja Morska.
Do Szwecji i Norwegji — Gothenburg, — Oslo, — Stavanger, — Bergen, — Trondheim — co 14 dni
armator: Fred Olsen et Co.
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.
Do portów bałtyckich — Libawa, Ryga — co 14 dni — Tallin, Helsingfors — co tydzień
armator: P. P. „Żegluga Polska" i Fińska Angfartygs A. B.
makler: Polska Agencja Morska.
Do Holandji — Rotterdam, porty reńskie — co tydzień
armator: P. P. „Żegluga Polska"
makler: Polska Agencja Morska.
Amsterdam, Rotterdam — co 8 dni
armator: Edmund Halm et Co.
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.
Do Belgji — Antwerpja, Gandawa — co 8 dni
armator: Vore Linie
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.
Do Francji — Dunkierka, Rouen, Nantes, Bordeaux — co 8—10 dni
armator i makler: Worms et Cie.
Do Hiszpanji, Połudn. Francji, Wschod. Włoch i Sycylji — co 3 tyg.
armator: Rob. M. Sloman
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.
Do Hiszpanji, Portugalji i Marokka — co 3 tygodnie
armator: O. P. D. R.
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.
Do portów Lewantu i Morza Czarnego — co 14 dni
armator: Svenska Orient Linie
makler: Scandinavian Levant et American S. S. Agency

Do Ameryki Południowej — Rio, Santos, Buenos Aires — co 3 tyyg.
armator: Finland Syd Amerika Linjen
makler: Bergenske Baltic Transports Ltd. A. G.

Uwaga: Regularne linje okrętowe z Gdyni, podaliśmy w Nr. 7 „Biuletynu Informacyjnego".

Nierentowne stawki frachtowe.

W norweskich sferach armatorskich przeprowadza się obecnie silną kampanję przeciwko pewnym armatorom, którzy ze względów konkurencyjnych przyjmują stawki frachtowe, wykluczające wszelką rentowność rejsów. „Norges Handels — og Sjofortstidende" omawia fakt zafrachtowania statku z Bergen, na przewóz 1.800 ton węgla z Tyne/Wear do portu norweskiego w Aalesund, po stawce $^5/_6$ za tonę na warunkach 400 ton dziennego wyładunku. Przeprowadzając bardzo optymistyczną kalkulację, okazuje się, że tranzakcja daje następujący rezultat:

Wydatki w Tyne, około 100 £, po 18,20 kr.	—	kr. 1,820
Wydatki w Aalesund, około	—	kr. 3,600
Komisowe maklera	—	kr. 360
Wydatki bieżące:		
3 dni ładowania, 3 dni żeglugi do Aalesund, 5 dni wyładowania, 1 dzień żeglugi do Bergen razem 12 dni, po 125 kr.	—	kr. 3,300
65 ton bunkru po 12 kr.	—	kr. 780
Razem:		kr. 9.860
Fracht: 1800 ton węgla po $^5/_6$ za tonę £ 495 po 18,20 za 1 £.	—	kr. 9,010
Strata:		Kr 850

Obliczenie powyższe, zrobione bardzo optymistycznie (statek w porcie załadowania, nieuwzględnienie niedzieli, pokrycie asekuracyjne etc.), wykazuje jak nierentowną była stawka przyjęta przez armatora, którego znacznie mniej kosztowałoby sprowadzenie statku z Tyne do Bergen pod balastem.

Kampanja przeciwko nierentownym stawkom frachtowym, przeprowadzana przez sfery armatorskie w Norwegji, przyczyni się może do wyeliminowania licytacji frachtów „in minus" jaka mimo beznadziejnego poziomu stawek frachtowych, jest w dalszym ciągu praktykowana przez niektórych armatorów skandynawskich i bałtyckich.

Nowy sygnał mgłowy w porcie Oslo.

Niedawno ukończono w Stangkjaerabben na południe od Lindöen instalację nowego sygnału mgłowego.

Sygnał ten posiada nieco niższy ton od sygnału mgłowego z Dyna i dawany jest w następujący sposób:

2 sek. głos, 4 sek. przerwy, 2 sek. głos i 22 sek. przerwy.

Opłaty w Kanale Kilońskim.

Począwszy od 1 kwietnia dodatkowe opłaty zimowe (10% opłat kanałowych, 15% opłat pilotowych, 15% taksy kanałowej i 25% pilotażu przy Elbie) nie obowiązują przy przejeździe przez kanał kiloński.

Przewóz pasażerów na Atlantyku w r. 1931.

W roku ubiegłym 17 linji transatlantyckich przewiozło o 317.105 mniej pasażerów niż w r. 1930. Spadek frekwencji wynosi więc w stosunku procentowym 31.64%, przyczem spadek procentowy dochodów jest niewątpliwie znacznie większy, jeżeli weźniemy pod uwagę, iż ceny przejazdów zostały zniżone w r. 1931. Na pierwsze miejsce wybił się w roku ubiegłym Norddeutscher Lloyd, który dzięki popularności swych czołowych okrętów „Bremen" i „Europa" przewiózł 117.671 pasażerów w r. 1931, podczas gdy zajmująca dotąd zawsze pierwsze miejsce: Cunard Line — tylko 105.297, White Star Line 76.498, Canadian Pacific 73.175. Powyższe cztery linje okrętowe przewiozły w r. 1931 więcej niż połowę ogólnej ilości pasażerów, którzy przejechali przez Atlantyk.

Poszczególne największe linje transatlantyckie przewiozły w ostatnich dwóch latach następujące ilości pasażerów:

	1931 r.	1930 r.
Cunard Line	105.297	171.393
Norddeutscher Lloyd	117.671	145.003
White Star Line	76.498	130.580
Canadian Pacific	73.175	112.854
French Line	63.741	82.279
Hapag	54.025	70.946
Anchor Line	28.151	46.071
Holland America	19.419	31.940
Swedish America	27.020	35.245
Red Star Line	22.481	27.638
United States Line	43.083	65.408
Linja Gdynia—Ameryka	8.318	12.117

Ruch pasażerski na Linji Gdynia Ameryka przewyższył w r. 1931 podobnie jak w r. 1930 jedynie ruch na linjach: Atlantic Transport i Consulich Line z pośród 17 linij transatlantyckich.

Bilans Cunard Line.

Bilans roczny „The Cunard Steamship Company, Limited" z dnia 31 grudnia 1931 r., przedstawiony na walnem zebraniu akcjonarjuszów w dn. 6 kwietnia br. zamyka się na rachunku zysków i strat ogólną cyfrą £ 949,712.14.0. — Zysk brutto wynosił w roku 1931 — £ 396.508.8.11, jednak po odpisaniu na deprecjację floty oraz na odsetki, tantjemy ect strata za rok 1931 wynosi £ 553.204.5.1.—

Koszty handlowe, eksploatacyjne etc. wynosiły w roku 1931 — £ 5.217.802.14.11. Dochody Towarzystwa z frachtów, przejazdów, przewozu poczty, odsetek etc. wyniosły ogółem £ 5.614.311.3.10.

Ogólny tonaż floty Cunard Line i towarzystw zrzeszonych wynosił w dniu 31 grudnia 1931 r. — 904,714 ton brutto, z czego na Cunard Steamship Co. Ltd. przypada 379.226 ton. Kompanja ta posiada, jak wiadomo, czołowe statki angielskiej floty handlowej: S/S „Aquitania", S/S „Mauretania", S/S „Majestic" i S/S „Berengaria". Z Cunard Line zrzeszone są: Commenwealth and Dominion Line Ltd., Thos and Jno. Brocklebank Ltd. i Anchor Line (Henderson Brothers) Ltd.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

Zwolnienie od podatku przemysłowego od obrotu tranzakcyj kupna — sprzedaży dokonywanych mąką, kaszą i otrębami na krajowych giełdach zbożowo-towarowych.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż na zasadzie art. 94 ust. 3 punkt 5, ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym w brzmieniu nadanem art. 25 ustawy z dnia 19 grudnia 1931 r. w sprawie zmiany ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. nr. 112 poz. 881) Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa oraz Ministerstwem Przemysłu i Handlu zwalnia od podatku przemysłowego od obrotu tranzakcje kupna — sprzedaży dokonywane mąką, kaszą i otrębami, pochodzenia krajowego, na krajowych giełdach zbożowo-towarowych. Powyższe tranzakcje giełdowe winne być udowodnione prawidłowemi księgami handlowemi i kartami umów giełdowych, spisami przez przysięgłych maklerw giełdowych.

Niniejsze zwolnienie ma zastosowanie do obrotów osiągniętych w okresie począwszy od 1 stycznia 1932 r.

Towary dopuszczone do eksportu kompensacyjnego.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, iż do towarów dopuszczonych do eksportu kompensacyjnego, Ministerstwo Przemysłu i Handlu zaliczyło dodatkowo:

nazwa towaru:	stosunek %-owy ulgi przywozowej do wartości wywożonego towaru:
1. rękawiczki skórzane	40
2. bibułka marszczona, bibułka kolorowa i wyroby z bibułki (serwety deseniowe, bibułki fantazyjne), koronki papierowe	40

Eksport ziemniaków do Anglji.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, iż według doniesień delegata Państwowego Instytutu Eksportowego w Londynie nieprzyjazne warunki atmosferyczne w ostatnich tygodniach spowodowały mniejsze dowozy ziemniaków do Anglji, co wyraziło się w nieco wyższej cenie w końcu ubiegłego tygodnia, a mianowicie — za ziemniaki białe około 6/6sh., za czerwone około 7/— sh.

Choć trudno jest przewidzieć kształtowanie się cen w najbliższej przyszłości, jednak według opinji tamt. kupiectwa, ceny powyższe powinny się utrzymać conajmniej przez 10 do 14 dni.

Komunikat Związku Eksporterów Ziemniaków w Toruniu.

W ostatnich dniach zaznaczyła się nadmierna podaż ziemniaków przez rolników, wywołująca znaczną obniżkę cen na ziemniaki. Sytuację tę na-

tychmiast wykorzystali zagraniczni kupcy, obniżając cenę loko stacja załadowcza do zł. 3,50 lub zł. 4,— za 100 kg wyborowego towaru. Pozatem stojące poza Związkiem Eksporterów Ziemniaków w Toruniu kupiectwo ziemniaczane oferuje zagranicy ziemniaki taniej, przyczyniając się do dalszej obniżki cen.

Jeśli do tego dodamy zmniejszony a raczej jeszcze nierozwinięty popyt zagranicy na polskie ziemniaki, to sytuację w tej chwili na rynku ziemniaczanym uznać należy za bardzo niepomyślną.

Rozszerzenie listy towarów zakazanych do przywozu we Włoszech.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że dekretem z dnia 22. IV. 32 została we Włoszech rozszerzona lista zakazów na następujące artykuły:

jęczmień (słód), (orzo Bollito Malto andre macinatto)
terrakota (terraglie)
porcelana,
obuwie skórzane.

Dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia, tj. 7 marca 1932 r.

Obrót towarowy między Polską a Niemcami.

W związku z zawartem w dniu 26 marca r. b. porozumieniem polsko-niemieckiem w sprawie wzajemnych stosunków gospodarczych, obrót towarowy między Polską a Niemcami będzie się opierał od dnia 1 kwietnia na następujących zasadach:

1. Wszystkie artykuły eksportowane obecnie z Polski do Niemiec będą mogły być wywożone nadal na dotychczasowych warunkach. Wyjątek pod tym względem stanowi masło, w stosunku do którego taryfa maksymalna stosowana była już w ciągu ostatnich dwóch miesięcy (cło 170 mk.), a które obecnie korzystać będzie z ogólnego cła autonomicznego w wysokości 100 mk. od 1 kwintala.

2. Niemiecka taryfa maksymalna (Obertarif), zastosowana zostanie począwszy od 1 kwietnia r. b. jedynie w stosunku do tych artykułów pochodzących z Polski, które dotychczas były objęte bądź zakazami antypolskiemi, bądź też bojowemi cłami antypolskiemi. Cło maksymalne nie zostanie jednak zastosowane do jaj, przywożonych z Polski do Niemiec, dla których w przyszłości stosowane będzie niemieckie cło autonomiczne (obecnie 180 mk. od 1 kwintala).

3. Polska taryfa maksymalna wprowadzona zostanie jedynie w stosunku do tych artykułów niemieckich, które podpadają pod listy zakazów antyniemieckich z 1925 r.

W zakresie towarów, objętych ogólnemi zakazami przywozu, rozporządzeniami z grudnia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 111) oraz lutego 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 9), a nie podpadających pod zakazy przywozu, wydane już poprzednio (bądź ogólne, bądź antyniemieckie), ustalone zostały kontyngenty na przywóz z Niemiec.

Pozwolenia na przywóz z Niemiec powyższych towarów, wydawane będą od dnia 1 kwietnia 1932 roku, przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu w normalnym trybie. Podania winny być kierowane, jak zwykle, do właściwych terytorjalnie Izb Przemysłowo-Handlowych, względnie w Warszawie, do Stowarzyszenia Kupców Polskich, lub Centrali Związku Kupców

Możliwości handlowe i eksportowe.

Bliższe szczegóły jak również dokładny adres odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nieposiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacji po nadesłaniu 1 zł na koszta pocztowe.

121. Pewna wielka kooperatywa włoska (w Tryjeście) zainteresowała się możliwościami importu jaj z Polski i wejdzie w kontakt z poważnymi eksporterami polskimi, którzy będą mogli wzorowo wywiązywać się z zawartych ewentualnie kontraktów.

122. Pewna firma angielska poszukuje reprezentantów dla sprzedaży artykułów angielskich.

123. Na obszarze W. M. Gdańska istnieją możliwości zbytu łoju do wyroby margaryny. Bliższych informacyj udzieli administracja.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z KRAJU

Memorjał Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie wag kolejowych.

Związek Izb Przemysłowo-Handlowych R. P. wystąpił do Ministerstwa Komunikacji z memorjałem, w którym zwraca uwagę, iż ilość wag na P. K. P. jest niewystarczająca i zapewne nieprędko będzie mogła być podwyższona dla całkowitego zaspokojenia potrzeb handlu.

Wobec tego, ze strony kolei winny doznawać specjalnego poparcia wagonowe wagi prywatne. Umowy o ważeniu przesyłek wagonowych na wagach prywatnych, zawierane według wzoru, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym M-wa Komunikacji Nr. 1 z 1929 roku, przewidują prawo kolei do każdoczasowego sprawdzenia wag prywatnych. Sprawdzanie takie wydaje się zbędnem, ponieważ wagi podlegają legalizacji Urzędu Cechowniczego, a ważenia dokonywuje albo ważnik kolejowy, albo też ważnik posiadacza wagi, zatwierdzony przez Dyrekcję Kolejową. Ponadto kolej ma prawo zawsze sprawdzić wagę przesyłki na swojej wadze.

Klauzula umowy, uprawniająca kolej do sprawdzania wag prywatnych nie byłaby szkodliwą, gdyby sprawdzenie takie nie pociągało za sobą kosztów, albo przynajmniej koszta minimalne.

Są wypadki, w których koszta sprawdzenia wynoszą do 65 zł. przyczem sprawdzanie odbywa się co kwartał (Oddział Mechaniczny w Gnieźnie).

Stanowi to znaczne obciążenie dla handlu i nie znajduje uzasadnienia wobec braku dostatecznej ilości wag kolejowych.

Wobec powyższego Izba Urzędująca Związku Izb Przemysłowo- Handlowych R. P. zwróciła się z prośbą do Ministerstwa Komunikacji o poddanie rewizji opłat za sprawdzanie wag, celem ich obniżenia, albo przynajmniej o zarządzenie, aby sprawdzenia takie odbywały się możliwie najrzadziej t. j. w takich wypadkach, w których istnieje przypuszczenie nieścisłości wagi.

Nowe spółki akcyjne w Polsce w r. 1931.

W roku 1931 powstało w Polsce 30 nowych spółek akcyjnych o łącznym kapitale zakładowym 18 miljonów złotych. W porównaniu z poprzednim rokiem, spadek przyrostu wkładów kapitałowych w nowych spółkach akcyjnych, wynosił 67%, jak to wynika z następującego zestawienia:

	Liczba nowych sp. akc.	Kapitał zakładowy
1929	72	59,1 miljonów zł.
1930	53	54,5 " "
1931	30	18 " "

Jedna trzecia (5,2 milj. zł.) kapitałów włożonych w nowe spółki akcyjne, powstałe w r. 1931 należy do obcokrajowców.

W 68 spółkach akcyjnych powiększono w r. 1931 kapitał o łączną sumę 62,4 milj. zł. oraz w 12 spółkach akcyjnych zmniejszono kapitał o łączną sumę 23 milj. zł. Zlikwidowano w tym samym czasie w Polsce 61 spółek akcyjnych. (D. W. Z.)

GIEŁDY

Notowania zbożowe w Toruniu.

W okresie od dnia 31. III. do 4. IV. ceny zbóż w Toruniu nie wykazały prawie żadnych wahań i ogólne usposobienie było spokojne.

Notowania kupców zbożowych w Toruniu w okresie od 31. III. do 4. IV. (Ceny podane są za 100 kg franco stacja załadowania na Pomorzu, na otręby franco stacja odbiorcza).

	dnia 31. III.	dnia 4. IV.
pszenica dworska 128 ft.	23,25—24,75	24,25—24,75
pszenica targowa 126 ft.	23,75—24,25	23,75—24,25
żyto	23,00—23,50	23,00—23,50
jęczmień dworski	23,00—24.00	23,00—24,00
jęczmień targowy	21,50—22,00	21,50—22,00
owies zbiorowy	19,25—20,00	19,25—20,00
owies dominjalny, biały	21,50—22,00	21,50—22,00
mąka pszenna	38,00—40,00	38,00—40,00
mąka żytnia	37,50—38,50	37,50—38,50
otręby pszenne	14,50—15,50	14,50—15,50
otręby żytnie	15,00—16,00	15,00—16,00
groch Wiktoria	22,00—26.00	22,00—26,00
groch Folgera	28,00—34,00	28,00—34,00
groch polny	21,00—24,00	21,00—24,00
peluszka	24,00—25,00	24,00—25,00
wyka	22,00—23,00	22,00—23,00

Giełda zbożowa w Gdańsku.

Oficjalne notowania z dnia 4. IV. 1932 r. za 100 kg.

pszenica 128 ft. czerw. kolor.	16,00—16,25
żyto konsump.	16,25
jęczmień lepszy	15,00—15,75
jęczmień średni	14,50—15,00

jęczmień pastewny średni	14,25—14,50
otręby żytnie średnie	10,50
otręby pszenne „	10.50

Notowania z dnia 6. IV. 1932 r.

Pszenicę ofiarowywano po 28,50 zł. = 16,45 gld., za żyto pomorskie płacono 27,25 zł. = 15,75 gld. — po 27,50 zł. = 15,90 gld. byli oddawcy. Popyt na jęczmień utrzymał się nadal. Wyka spokojnie, peluszka bez zmian.

WYDAWNICTWA

Ukazał się Nr. 7 „Rolnika Ekonomisty" — organ Związku Organizacyj Rolniczych R. P., a w nim artykuły pp.: Jana Korolca — „Zmiany strukturalne w rolnictwie Ziem Zachodnich", Włodzimierza Wakara — „Zmiana taryfy drobnicowej", Stanisława Gryziewicza — „Formy interwencyjnej akcji zbożowej". W dalszym ciągu numeru widzimy obszerny dział przeglądu rynków, który obejmuje: „Produkcję zbożową i rynki zbożowe", „Eksport i rynki zbytu zwierząt rzeźnych i produktów uboju", „Rynki lniarskie", „Rynki rybne", „Przegląd rynku drobiarskiego za 1-szy kwartał br.", „Rynki ziemniaczane". Pozatem zeszyt zawiera dział oficjalny, kronikę krajową, zagraniczną i statystykę.

FIRMY BUDOWLANE W GDYNI

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT INŻYNIERYJNYCH I BUDOWLANYCH
W. PASZKOWSKI, F. PROCHNICKI i S-ka
Roboty budowlane, fundamentowe, ziemne, wszelkie ustroje żelazobetonowe
WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 18· Tel. 424-74 Administracja, 221-81 Biuro Handlowe, 647-08 Biuro Techniczne.
ODDZIAŁ W GDYNI, Tel. 1139 ul. Starowiejska dom Górskiego

BIURO BUDOWLANE
F. SKĄPSKI i S-ka, INŻYNIEROWIE Sp. Akc.
Tel. 1746 - 1744 **GDYNIA** ul. Portowa
Wykonuje wszelkie roboty wchodzące w zakres budownictwa

JAWORSKI — JANKOWSKI
Przedsiębiorstwo robót na— i podziemnych oraz żelbetowych
Szosa Gdańska **GDYNIA** Tel. 1949 i 1621